

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

DIARIO DE SESIONES DE LA COMISION PERMANENTE

QUINTO PERIODO EXTRAORDINARIO DE LA XLIV LEGISLATURA

9ª SESION

PRESIDE EL SEÑOR LEGISLADOR WILSON SANABRIA
(Presidente)

ACTUAN EN SECRETARIA LOS TITULARES SEÑORES MARIO FARACHIO Y DR. HORACIO D. CATALURDA

SUMARIO

1) TEXTO DE LA CITACION

"Montevideo, 4 de enero de 2000.

La COMISION PERMANENTE se reunirá a solicitud de varios señores Legisladores mañana miércoles 5, a la hora 16, a fin de informarse de los asuntos entrados.

Martin García Nin Secretario **Mario Farachio** Secretario."

2) ASISTENCIA

Asisten: los señores Senadores **Guillermo García Costa, Raúl Iturria** y **Helios Sarthou**, y los señores Representantes **Gustavo Borsari Brenna, Brum Canet, Ramón Legnani, Iván Posada** y **Edison Sedarri Luaces**.

Faltan: con aviso, los señores Senadores **Nahum Bergstein** y **Orlando Virgili**, y el señor Representante **Alejo Fernández Chaves**; sin aviso, los señores Representantes **Washington Abdala, Yeanneth Puñales Brun** y **Gloria Robaina.**

Siendo la hora 16 y 43, se retira de Sala el señor Senador **Raúl Iturria**, asumiendo el señor Senador **Guillermo García Costa**.

3) ASUNTOS ENTRADOS

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 16 y 26)

-Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes:)

"Montevideo, 5 de enero de 2000.

El Poder Ejecutivo remite Mensaje comunicando la Resolución adoptada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas relacionada a la transposición de créditos presupuestales entre Proyecto de Inversión del Programa 003, Dirección Nacional de Vialidad, financiados con cargo a Endeudamiento Externo.

-Téngase presente."

4) SUMINISTRO DE AGUA POTABLE POR PARTE DE OSE EN EL ÁREA METROPOLITANA

SEÑOR PRESIDENTE.- Se entra a la media hora previa.

Tiene la palabra el señor Legislador Legnani.

SEÑOR LEGNANI.- Señor Presidente: nos queremos referir a un tema que en su momento preocupó por haberse puesto en evidencia, pero que fue objeto de nuestra preocupación desde comienzos de la década del noventa. En ese entonces tomamos contacto varias veces con el Directorio de OSE, en forma personal, concurriendo a su encuentro o bien recibiéndolo en la Comisión respectiva de la Cámara de Representantes. Concretamente, se trata de los puntos frágiles que tiene el sistema de aprovisionamiento, bombeo y distribución de agua potable para el área metropolitana.

Como es de conocimiento público, hace pocos días se produjo un importante corte de agua. Más allá de la incomodidad personal que significó para un gran número de habitantes, es necesario resaltar que este hecho ocurrió en verano, precisamente cuando hay mayor demanda y se está, desde el punto de vista sanitario, en el momento de máximo incremento de las infecciones gastrointestinales debido a la incidencia de las altas temperaturas. De manera que es en esta época cuando más se necesita el agua en cantidad y calidad adecuadas para ingestión, preparación de alimentos e higiene de ámbitos asistenciales y de trabajo, por lo que, de por sí, lo ocurrido constituye un hecho grave. Pero además, desde el punto de vista de la seguridad, es el momento en que las condiciones de riesgo de estallido de incendios son máximas, representando un peligro real de vida para sectores muy importantes de la población.

Teníamos informes previos, algunos de ellos muy completos y muy buenos; recordamos especialmente el que fuera elaborado durante el período en que la Presidencia del Ente estuvo a cargo del arquitecto Romay.

Queremos señalar que, a través de la prensa, el actual Vicepresidente de OSE, señor Moller, atribuyó el accidente a la falta de energía eléctrica, mientras que la señora Directora Mariela Bruno declaró que fue una contingencia que se puede dar en cualquier parte del mundo. Esto representa una concepción fatalista en materia de seguridad, algo totalmente superado desde el siglo pasado y que constituye una pésima posición desde el punto de vista de lo que debe ser un concepto moderno en materia de mantenimiento de un servicio.

Por lo tanto, queremos que se nos informe cómo ocurrió realmente el accidente -ya que las autoridades de UTE han negado que haya existido un corte de energía eléctrica- y la secuencia de hechos que llevó a la interrupción del servicio.

En segundo lugar, si el hecho inicial fue la interrupción del servicio eléctrico, cabe destacar que, cuando analizamos el tema con el Directorio de UTE hace más de ocho años, observamos que el punto frágil consistía en la existencia de una sola entrada del servicio eléctrico para el mantenimiento del bombeo, y se estaba estudiando la posibilidad de establecer un anillo, de manera que, si había un accidente con la alimentación eléctrica de un sector, automáticamente penetrase por el sistema supletorio.

Otro aspecto refiere a que, de acuerdo con las descripciones que se han hecho, puede haber ocurrido lo que se conoce como el golpe de ariete, que es el efecto que se produce cuando se hace un vacío por falta de bombeo por detrás de la

columna líquida, originándose un retroceso que puede provocar roturas de cañerías y de maquinarias. Para evitar esto, OSE ha implementado un costoso sistema de prevención.

Desde luego, estos temas son muy importantes, sobre todo teniendo en cuenta que todos los técnicos que han estudiado el sistema de aprovisionamiento del Uruguay en general están de acuerdo en que la distribución de agua tanto de superficie como de subsuelo sería suficiente para que nunca tuviésemos que hablar de sequía. Además, los técnicos internacionales señalan que en el Uruguay no hay sequía, sino imprevisión en el manejo de la captación, almacenamiento y distribución de agua potable.

Finalmente, si fuera posible, planteo la posibilidad de que, a instancias del señor Presidente, se pueda concertar una sesión de esta Comisión Permanente a la que asista el Directorio de OSE para que pueda ilustrarnos acerca de los avances realizados en esta materia en los últimos diez años -que nos consta existieron- y sobre las previsiones para el futuro.

Solicito que la versión taquigráfica de estas palabras sea enviada al Directorio de OSE.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar el trámite solicitado.

(Se vota:)

-8 en 8. **Afirmativa**. UNANIMIDAD.

Ha finalizado la media hora previa.

5) CONVOCATORIA AL SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA

SEÑOR SARTHOU.- Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR SARTHOU.- Señor Presidente: habíamos solicitado esta convocatoria de la Comisión Permanente a los efectos de plantear a este Cuerpo que se llame a Sala al señor Ministro de Industria, Energía y Minería para que, de acuerdo con lo que establecen los artículos 119 y 132 de la Constitución, informe sobre ciertos aspectos que se han venido planteando ante la opinión pública en los últimos tiempos. Uno de ellos refiere al cumplimiento del contrato de suministro de gas por cañería celebrado por parte del Estado con la empresa GASEBA, que ha traído aparejadas situaciones que eventualmente podrían implicar un riesgo en materia de seguridad. Fundamentalmente, nos importa conocer la opinión técnica porque en agosto de 1999 el Ministerio de Industria, Energía y Minería, respondiendo a un pedido de informes presentado por el señor Diputado Pita, había establecido que a lo largo de tres años se habían producido diecisiete accidentes, entre ellos tres incendios y varios escapes de gas que provocaron cinco fallecidos y catorce intoxicados. Reitero: se trata de información proporcionada por el Ministerio, de la que se desprendía la necesidad de atender eventuales riesgos futuros. ¿Por qué? Porque el contrato y el pliego de licitación preveían lo que se denominó Plan de Mejoras Extraordinarias, que implicaba la sustitución de las cañerías vetustas -que por distintas razones podían provocar filtraciones de gas- a razón de ocho kilómetros por año, lo que a la fecha debería representar aproximadamente 42,5 kilómetros. Asimismo, se establecía la sustitución de subestaciones a razón del 20% de ellas al año.

Por otra parte, en el plano de la seguridad pública se planteó el riesgo que podía representar el hecho de que los aspectos preventivos no estuvieran debidamente encarados, ya que existía solamente un busca-escape cada quinientos kilómetros, aunque creo que ahora se iba a aumentar su número. Asimismo, existían problemas de personal en las guardias de emergencia, lo que también implicaba un riesgo.

De alguna manera, todas estas circunstancias dejaban planteada la preocupación de que, al no cumplirse lo establecido en el pliego y en el contrato, pudieran producirse nuevos accidentes, ya que con este conjunto de condiciones se pretendía evitar que esas viejas cañerías resultaran peligrosas para la seguridad.

Este es un punto muy importante sobre el cual deseamos escuchar al señor Ministro, ya que esta información data del mes de agosto e importaría mucho su actualización, sobre todo en lo que se refiere al sector laboral -precisamente, hace algunos días se ingresó en una situación de huelga de hambre- que había planteado estos temas de seguridad sin haber encontrado una salida.

Por estas razones, consideramos de importancia que el Parlamento conozca la situación de estos aspectos contractuales que, de algún modo, tendían a garantizar la seguridad pública.

Un segundo aspecto que también tiene que ver con este tema es el relativo al cumplimiento de las obligaciones contractuales que asumió GASEBA con respecto al personal, cuya estabilidad fue una de las condiciones previstas en el contrato. Sin duda, la situación al respecto es azarosa puesto que no se cumplió con lo establecido y hubo despidos, en algunos casos incentivados pero en otros no. Por lo tanto, nos interesaría conocer la opinión del señor Ministro, pues en algún momento se ha planteado que para integrar la totalidad de la plantilla bastaba con un día de reintegro y después se quedaba librado al manejo de la mano de obra que se hiciera por parte de la empresa. Sin embargo, los antecedentes que existen con respecto al tema, e inclusive un informe del entonces Director de Trabajo, señor Siano, y de la empresa que asesoraba, Guyer y Regules, establecían que los contratos de trabajo tenían que mantenerse con todas sus características y que no se trataba solamente de la incorporación en la plantilla.

Entonces, dentro del marco del artículo 119 de la Constitución, la finalidad es recabar información sobre toda esta temá-

tica y operar como un elemento de control en el plano preventivo. Digo esto porque si bien el Organismo Técnico de Contralor -OTC- está previsto en el contrato y en el pliego, aparentemente algunos de estos aspectos se han dado sin que funcionara plenamente el mecanismo. Por lo tanto, no estarían claras las posibilidades de que realmente se estuvieran cumpliendo las prescripciones en ambos aspectos: en el orden de la seguridad por parte del OTC, y en el de la estabilidad del personal, porque no se habría cumplido con la permanencia de los contratos de trabajo, incluida la situación de trabajadores sindicalistas que, como es notorio, han venido reclamando la reposición en defensa de la libertad sindical.

Estos dos grandes temas son los que han motivado que pidiéramos la concurrencia del señor Ministro de Industria, Energía y Minería a la Comisión Permanente en fecha que habría que establecer en acuerdo con dicho Secretario de Estado.

Por lo tanto, mocionamos en ese sentido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de poner a votación la moción del señor Legislador Sarthou, la Mesa quiere dejar constancia, en primer lugar, de que en estas horas ha llegado al Parlamento la contestación a un pedido de informes que fuera cursado en el mes de diciembre.

Léase.

(Se lee:)

"Montevideo, 21 de diciembre de 1999.

Sr. Presidente de la Comisión Permanente
Senador Wilson Sanabria
Presente

En respuesta a vuestro Oficio de fecha 22 de noviembre del presente, por el cual se transcribe el pedido de informes presentado por el señor Representante Nacional Guillermo Chifflet, relacionado con la seguridad de las instalaciones de distribución de gas por parte de la empresa GASEBA, tengo el agrado de remitir adjunto fotocopia del informe que al respecto elaborara el Organismo Técnico Contralor.

Saludo a usted muy atentamente,

Dr. Julio Herrera Onetto y Viana. Ministro de Industria, Energía y Minería."

-Además, aclaramos que la respuesta enviada al señor Legislador Chifflet está a disposición de los miembros del Cuerpo.

En segundo término, debemos informar que el actual Ministro de Industria, Energía y Minería, doctor Herrera, ha presentado renuncia a la Cartera en virtud de que asumirá un importante cargo internacional, y está previsto que para el próximo lunes, a la hora 16, tome posesión de la titularidad del Ministerio el futuro Secretario de Estado. La Presidencia advierte este hecho porque seguramente será con el nuevo señor Ministro con quien coordinaremos la concurrencia correspondiente a la Comisión Permanente, si es que así se pronuncia este Cuerpo ante el planteo del señor Legislador Sarthou.

SEÑOR SARTHOU.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR SARTHOU.- Señor Presidente: apreciamos la información que nos aporta el señor Presidente de la Comisión Permanente. Nos parece que el aporte de información por parte del Organismo Técnico de Contralor es importante -constituye un elemento a incorporar- pero nosotros apuntamos a conocer hasta dónde ese organismo está cumpliendo los objetivos previstos en el contrato. De manera que dicha información nos va a venir bien, pero no alterará nuestro planteamiento.

Además, aclaro que estamos dispuestos a otorgar el tiempo necesario al nuevo Ministro para que se informe y esté en condiciones de concurrir a la Comisión Permanente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Corresponde, entonces, votar la moción presentada por el señor Legislador Sarthou en el sentido de invitar al señor Ministro de Industria, Energía y Minería a los efectos de analizar la problemática de GASEBA.

(Se vota:)

-7 en 8. **Afirmativa**.

La Mesa coordinará con el nuevo Ministro su comparecencia en la Comisión Permanente.

6) CONVOCATORIA A LOS SEÑORES MINISTROS DE DEFENSA NACIONAL Y DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

SEÑOR BORSARI BRENNA.- Pido la palabra por una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR BORSARI BRENNA.- Señor Presidente: hoy vamos a solicitar en la Comisión Permanente la comparecencia de dos señores Ministros de Estado: el de Defensa Nacional, doctor Juan Luis Storace, y el de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Lucio Cáceres.

Motiva dicha citación el proceso licitatorio Nº 001/998 para la concesión de la administración, explotación y operación de los servicios del Aeropuerto Internacional de Carrasco «Cesáreo L. Berisso» en régimen de concesión de obra pública.

Son múltiples las causas por las cuales tenemos una gran preocupación por este tema, y muy profundas las dudas acerca

del rumbo que ha tomado esta licitación -una de las más importantes en la historia de nuestro país- que nos provocan los elementos de prueba y documentos públicos y oficiales que obran en nuestro poder.

El Texto Ordenado de Contabilidad y Administración Financiera -TOCAF- es claro y contundente en su artículo 57 acerca de que las Comisiones Asesoras de Adjudicaciones designadas por la autoridad superior del organismo tienen el cometido de dictaminar o informar sobre la oferta más conveniente para los intereses del Estado y las necesidades del servicio. Es decir que estas Comisiones deben existir en cada organismo que tenga competencia para gastar. Así de contundente y clara es también la norma del artículo 57 cuando establece que la Comisión Asesora de Adjudicaciones actuante propondrá la adjudicación, aun cuando haya una sola válida, mediante pronunciamiento fundado.

Creemos que estos extremos no han sido contemplados en el proceso licitatorio, ni en uno ni en otro caso. Es por lo menos profundamente dudoso que la propuesta que el Poder Ejecutivo ha enviado al Tribunal de Cuentas constituya la oferta más conveniente para los intereses del Estado. Existen factores contundentes en la documentación que manejamos que nos indican que ello no es así.

Por otra parte, creemos que no se ha cumplido con el segundo inciso del artículo 57 del TOCAF, puesto que la Comisión Asesora de Adjudicaciones no propone en sentido estricto la adjudicación a una empresa, como lo establece en forma preceptiva y terminante el TOCAF.

No voy a entrar en el día de hoy en consideraciones de carácter técnico o económico-financieras -las hay de sobra y figuran en las carpetas que tengo en mi poder- para fundamentar la total y absoluta inconveniencia de adjudicar a la empresa que figura primera en el orden de prelación que surge de los cánones ofrecidos. Bastaría con leer en la prensa de estos días -inclusive, en la de hoy mismo- que ya se está pensando en la sustitución de la empresa que posee el 50% del consorcio que figura en el primer lugar. A confesión de parte, relevo de pruebas.

Naturalmente, el mecanismo de sustitución está previsto en el pliego de condiciones, porque en veinticinco años de ejecución de esta licitación es muy probable que se produzcan variaciones en la integración del consorcio, pero nunca para que antes de que se adjudique ya se esté pensando en sustituir a la empresa ganadora. Eso constituiría -sin temeridad en lo que digo- una modificación encubierta de la oferta.

Vamos a dar todos los elementos de prueba que correspondan -que los tenemos muy profusos, nacionales y extranjeros, públicos y oficiales- cuando concurran a Sala los señores Ministros cuya comparecencia estamos ahora solicitando, si es que los señores Legisladores tienen la deferencia de acompañar la moción que haremos llegar a la Mesa por escrito.

Muchas gracias.

SEÑOR CANET.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR CANET.- Señor Presidente: en nombre del Encuentro Progresista-Frente Amplio, queremos expresar nuestra coincidencia con el planteamiento realizado y nuestro apoyo a él, más allá de las diferencias que podamos tener en la concepción general relativa a cuál es la mejor solución al tema aeroportuario uruguayo.

Nos parece sumamente positiva y necesaria la presencia de los señores Ministros de Defensa Nacional y de Transporte y Obras Públicas para ilustrar al Parlamento, en este ámbito de la Comisión Permanente, sobre el proceso licitatorio y, particularmente, sobre su fase culminante, expediente que se encuentra a estudio del Tribunal de Cuentas.

Sin perjuicio de ello, cuando los señores Ministros nos informen -si así lo dispone la Comisión Permanente-, expondremos una serie de elementos que sustancian una actitud crítica por parte del Encuentro Progresista-Frente Amplio, pero abierta, como ha sido en el pasado, en cuanto a apoyar una situación que fue bastante consensuada en la Comisión de Defensa Nacional de la Cámara de Representantes con relación al anterior proyecto de remodelación del Aeropuerto Internacional de Carrasco, iniciativa que abarcaba todo lo concerniente a las operaciones aéreas, es decir, pistas, calles de rodamiento, plataformas, radioayudas y ayudas visuales, pero no las terminales de carga ni de pasajeros.

Reiteramos que tenemos una posición crítica en cuanto al actual desarrollo del proceso licitatorio, pero estamos en una actitud abierta y constructiva y creemos que es una excelente oportunidad la que plantea el Herrerismo; la apoyamos sin ninguna dificultad desde el punto de vista de perfiles partidarios. Además apreciamos, en particular, los valores del parlamentario autor de la moción, quien ha realizado un gran trabajo en la Cámara de Representantes. Creemos que cuando se trata de temas nacionales no podemos caer en la mezquindad de reservarnos perfil y postergar oportunidades para el país. Por tanto, con mucho gusto daremos nuestro voto, y los compañeros de Bancada nos han encomendado que así lo expresáramos.

Por otra parte, consideramos que a esta altura hay algún elemento que debemos mencionar. Desde nuestro punto de vista, entendemos que hay violación del TOCAF; existe incumplimiento de normas claras, no solamente en la propuesta sino también en la estructura de un pliego de licitación que se basa en una concepción, en la lógica -que puede ser compartible- de buscar que los niveles de exigencia lleven a seleccionar la propuesta que sea mejor en uno de los elementos, en este caso el canon, es decir, lo que el concesionario que resulte adjudicatario entregará anualmente al Estado. Aunque esa concep-

ción sea excelente -una filosofía compartible en algún aspecto-, el pequeño problema que tiene es que no es legal, ya que el TOCAF exige que se aplique otro criterio cuando se trata de ofertas heterogéneas. Aquí no se trata de un modelo de camiones, de equipos de vestir o de zapatos todos iguales y en los que no hay diferencia en lo que se oferta al Estado, salvo en lo que respecta al precio. Cuando la oferta es heterogénea, es decir, cuando hay distintos niveles de inversión, distintos grados de obra y distintos calendarios de realización, todo eso significa -en esta concepción del pliego de licitación y quemando cada etapa- que el que pase lo haga en pie de igualdad, invierta cien millones de dólares más o cien millones de dólares menos, lo haga en más o en menos tiempo, traslade la base cinco años después o cinco años antes. Entonces, nos parece que el TOCAF pasa a ser un mudo testigo de su propia violación, pues el pliego está estructurado de tal manera que no permite su cumplimiento. Y existe la opción de que se cumpla con el TOCAF, que es la ley, o se cumpla con el pliego, que es lo que se ha mostrado a las empresas del mundo para que se consorcien y se presenten, como lo han hecho, en un número de cuarenta empresas, nueve consorcios, de los cuales cuatro fueron precalificados y tres están en competencia.

¿Qué sucede con el rol del Estado? El señor Legislador Borsari Brenna mencionaba la situación de un determinado consorcio. En este momento el Tribunal de Cuentas tiene a consideración un expediente que propone la adjudicación a ese consorcio integrado por una empresa que tiene severos problemas que, personalmente, hice conocer en forma pública el día 23 de abril de 1999, en plena veda de las elecciones internas, con mucho respeto por los partidos políticos y por los ciudadanos y cuidando de no tirar una bomba en medio de la campaña. Lo hice en el período de veda, como tema de gobierno, y el señor Ministro, reporteado por el mismo medio radial, dijo que si esos planteamientos que yo hacía sobre esa empresa mexicana eran objetivos, el proceso licitatorio tenía mecanismos para corregir la situación y que no estaba dispuesto a realizar ningún debate público. Obviamente, la situación no se ha corregido.

Si dejamos a un lado la consideración de ese consorcio en cuestión, tenemos otros dos consorcios en carrera.

En cuanto al rol del Estado uruguayo, éste se retira del ejercicio pleno de la explotación comercial, del dominio total de un área estratégica de alta rentabilidad, y cede ese espacio económico a empresas internacionales; reitero: el Estado uruguayo se retira. En el caso de los otros dos consorcios, el Estado no se retiraría. Y por la misma puerta -licitación internacional- que se retira el Estado uruguayo, entra un Estado, pero con otra bandera: la del Estado francés o la del Estado español, cuyas empresas estatales o semiestatales son los principales elementos que integran los consorcios CAM -en su caso «Aeropuertos de París»- y CUEC -AENA, Aeropuertos de España-. Es decir que arriamos la bandera, reservándonos el control de vuelo y algunas seguridades; por supuesto no cedemos la aduana, ya que eso puede ocurrir solamente en algún país muy del cuarto mundo. En realidad, retiramos al Estado uruguayo de un área estratégica y permitimos que el control de ésta sea tomado por Estados extranjeros.

En cuanto al estado del aeropuerto -voy a finalizar mi exposición, aunque hay muchos temas para plantear-, simplemente voy a hacer una reseña previa. Cuando los señores Ministros concurran a esta Casa -si así lo decide esta Comisión Permanente- expondremos muchos elementos que vanamente hemos intentado exhibir en otros ámbitos institucionales.

El estado del aeropuerto es tal que en el año 1996 se había elaborado un proyecto para remodelarlo que, entre otros aspectos, consistía en construir a nuevo todo lo que tenía que ver con las operaciones aéreas. Ese proyecto se dejó de lado porque Montevideo pasó a ser la capital administrativa del MERCOSUR y el Presidente de la República, doctor Julio María Sanguinetti, entendió que necesitábamos un aeropuerto nuevo en el mismo lugar. En aquellos días el doctor Jorge Batlle -entonces Senador y actualmente Presidente electo de los uruguayos- propuso otra alternativa que consistía en construir un aeropuerto nuevo en otro lugar, ya fuera en Melilla, en Libertad, etcétera, de modo de obtener muchos recursos del loteo de los terrenos que ocupa amplísimamente el actual emplazamiento del aeropuerto. El estado del aeropuerto era tal que urgía la realización de esas obras. Estaba previsto que éstas se realizarían en dos años y que su costo sería de U$S 64:300.000. Tenía, básicamente, un financiamiento de recursos genuinos, ya que la Ley de Rendición de Cuentas del año 1992 disponía un 35% para inversiones; el resto se completaría con un empréstito interno estatal que se repagaba fácilmente en poco tiempo. El señor Presidente -de esto no hago política, porque es el Presidente de todos los uruguayos- con nuestro beneplácito, habría cortado la cinta de esas obras a comienzos del año 1999; pero, en lugar de esto, tenemos un aeropuerto en un estado muy comprometido. Además, aun cuando estuviera en excelentes condiciones las pistas siguen siendo del mismo tamaño, no se han ensanchado, alargado, ni recimentado; todavía hoy hay aviones que no pueden operar en él.

Todo eso era motivado por el hecho de que Montevideo ahora es capital del MERCOSUR. Si hubiéramos llevado a cabo ese proyecto con recursos genuinos uruguayos, ahora podríamos estar considerando cuál es la solución aeroportuaria más conveniente para el país, cómo se harían las terminales, si necesitamos una Administración Nacional de Aeropuertos o una empresa mixta con capital privado y participación del Estado; es decir, estaríamos en una etapa más avanzada.

En suma, en su momento dimos pleno apoyo; no pusimos el palo en la rueda y hoy tampoco lo hacemos. Simplemente, estamos preocupados por el destino del aeropuerto en manos internacionales, básicamente extranjeras, a lo largo de cinco períodos de Gobierno; es un tema de Estado que políticamente requiere grandes consensos nacionales -más allá de lo que establezcan la Constitución y la ley- no sólo por parte de los partidos políticos sino de los actores, inclusive comerciales, como por ejemplo las empresas aéreas que operan en nuestro país y los correspondientes gremios de trabajadores.

Entonces, comprometemos nuestro apoyo a esta iniciativa del Herrerismo ya que nos sentimos muy afines a ella y consideramos que es muy conveniente para el país que los señores Ministros informen a esta Comisión Permanente. Por lo tanto, votaremos en tal sentido.

SEÑOR SARTHOU.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Legislador.

SEÑOR SARTHOU.- Señor Presidente: a pesar de que la información aportada por nuestro compañero, el señor Legislador Canet, es especializada porque él ha seguido este tema con intensidad, no queremos dejar de apoyar expresamente esta solicitud de comparecencia de los señores Ministros.

Asimismo, deseamos manifestar nuestra preocupación por ese planteamiento realizado acerca del fenómeno de sustitución empresarial. Evidentemente, dentro de términos de razonabilidad -como señalaba el señor Legislador Borsari Brenna- admitimos que puedan operarse circunstancias de sustitución sobre la marcha, pero indudablemente este fenómeno de sustitución inicial implica la presencia de elementos que pueden afectar la cristalinidad. Entonces, tanto esos elementos como otros aspectos nos convencen de lo importante que resulta la concurrencia de los señores Ministros a este Cuerpo.

De todos modos, queremos manifestar que esto no implica que en lo personal, desde el punto de vista filosófico, pensemos que la vía que se está utilizando sea la correcta. Por el carácter estratégico relacionado con el espacio aéreo -ésta es una posición de principios- nosotros no somos partidarios de la privatización. Sin embargo, en el entendido de llegar a ese camino, nos parece adecuado contar con las mayores garantías para el interés general. Por este motivo, como señalaba nuestro compañero, el señor Legislador Canet, vamos a apoyar plenamente este pedido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Léase una moción llegada a la Mesa, presentada por el señor Legislador Borsari Brenna.

(Se lee:)

«Mociono para que se convoque a la Comisión Permanente al señor Ministro de Defensa Nacional, doctor Juan Luis Storace Montes, y al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Lucio Cáceres, a los efectos de analizar el tema de la Licitación Pública Nº 001/998 para la concesión de la administración, explotación y operación de los servicios del Aeropuerto Internacional de Carrasco 'Cesáreo L. Berisso'.»

-En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

-8 en 8. **Afirmativa**. UNANIMIDAD.

La Mesa coordinará con los señores Ministros su concurrencia para referirse a este tema.

7) Se levanta la sesión

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la sesión.

(Es la hora 17 y 3)

Sr. WILSON SANABRIA
PRESIDENTE

Sr. Mario Faracchio
Dr. Horacio D. Catalurda
Secretarios

Mario Tolosa
Director del Cuerpo de Taquígrafos
de la Cámara de Representantes

Corrección y Control
División Publicaciones del Senado
Dep. Legal Nº 205147/00